

16. december 2014

## Posvietili sme si na daň z motorových vozidiel

Analýza daňových priznaní z roku 2013

**Martina Alexová**

**Legislatívna zmena dane z motorových vozidiel pritiahla viac pozornosti na jej doterajšie fungovanie. Slabá administrácia, chybovosť vyplnených daňových priznaní (DP) a nedostatočná kontrola ich správnosti viedla k daňovým výpadkom. Z analýzy DP vyplýva, že v prípade 12 000 vozidiel bola priznaná nižšia sadzba dane, než aká bola v skutočnosti ich povinnosť<sup>1</sup>. Hlbší rozbor dostupných údajov<sup>2</sup> navyše identifikoval 38 000 vozidiel, ktoré boli v roku 2013 využívané na podnikateľské účely, ale neboli v DP. Nová filozofia dane zlacní sadzbu za využívanie osobného motorového vozidla na podnikateľské účely, najvýraznejšie v Žilinskom kraji. Naviazanie ekologickej zľavy na vek vozidla<sup>3</sup> zníži daň pre majiteľov najnovších<sup>4</sup> nákladných vozidiel v priemere o 40 eur, naopak u najstarších áut<sup>5</sup> sa daň zvýši o približne rovnakú sumu. Po zohľadnení rozdielov medzi databázami a všetkých dostupných informácií očakávame neutrálny vplyv zmien v zdaňovaní vozidiel na výnos dane.**

Výrazná chybovosť vyplnených DP sa odrazila v slabej administrácii

Od januára 2015 sa mení filozofia zdaňovania motorových vozidiel. Na účely kvantifikácie vplyvov opatrenia, distribučných dopadov a odhalenie neočakávane slabej administrácie dane nám poslúžili údaje o vozidlách z databázy policajného zboru, daňové priznania pri motorových vozidlách a register organizácií Štatistického úradu. Zmena dane výrazne zjednoduší nielen podávanie daňového priznania, ale aj celkovú administráciu dane. Tá v súčasnosti značne zaostáva. **Nelogickosť a chybovosť vyplnených priznaní a z toho vyplývajúcu pomerne slabú administráciu dane** dokumentujú nezmyselné údaje o roku evidencie (9998), počte náprav (88) a hmotnosť uvádzaná v rozdielnych jednotkách (kilogramy vs. tony). Nedostatočným prvkom bol aj spôsob deklarovania ekologickej zľavy, ktorá sa indikovala len automatickým zvolením nižšej sadzby dane - bez dodatočných potvrdzujúcich informácií. **Až 20 % zo všetkých údajov v daňových priznaniach tvoria administratívne nesprávne údaje** (najmä chybný rok evidencie). Prechod pod jednotnú sadzu dane pod správou štátu zjednocuje nielen sadzby (a s tým spojené zľavy a spôsob ich výpočtu), ale aj spôsob zaokrúhľovania, sprehľadňuje a zjednodušuje daňové priznanie, čo daňovníkom **zaručí značnú mieru právnej istoty**.

Analýza ukázala, že takmer 12 000 vozidiel optimalizovalo

Kvalita informácií v podaných individuálnych daňových priznaniach z roku 2013 nie je ideálna. **Nedostatočná administratívna kontrola mohla viesť k únikom na dani z motorových vozidiel**. Z celkového počtu 603 503<sup>6</sup> vozidiel uvedených v daňových priznaniach bola priradená správna sadzba dane 590 879 (98%) vozidlám. Pri určovaní sadzby dane pre dané motorové vozidlo sa prihliadalo na uplatnenie ekologickej zľavy a uplatnenie o kategóriu nižšej sadzby, ktorú za istých podmienok umožňuje zákon<sup>7</sup>. Zároveň boli chýbajúce údaje o vozidlách z daňových priznaní doplnené údajmi z databázy policajného

<sup>1</sup> Vychádzajúc z charakteristík vozidla, ktoré ovplyvňujú sadzbu dane (výkon motora u osobných vozidiel a hmotnosť a počet náprav u nákladných vozidiel, prívesov, návesov a autobusov)

<sup>2</sup> Prepojenie údajov individuálnych DP, databázy policajného zboru SR a registra organizácií z roku 2013

<sup>3</sup> Priamy vzťah medzi vekom a objemom emisií (emisné normy sa postupne sprísňujú s novými vozidlami)

<sup>4</sup> Kategória nákladných vozidiel z 1 až 2 nápravami do 3 rokov

<sup>5</sup> Kategória nákladných vozidiel z 1 až 2 nápravami nad 13 rokov

<sup>6</sup> U 137 vozidiel nie je možné identifikovať sadzbu kvôli nezmyselnému počtu náprav

<sup>7</sup> Zákon č. 582/2004 Z.z. §88 ods.c)

zboru Slovenskej republiky (PZ)<sup>8</sup>. **U takmer 12 000<sup>9</sup> (2%) vozidiel bola priznaná sadzba dane odlišná od tej, ktorá im podľa ich charakteristik prislúchala**, čo s veľkou pravdepodobnosťou podhodnotilo výnos dane v roku 2013. **Uvedené výsledky analýzy poskytneme FS SR pre účely hlbšej kontroly a potenciálne doruby u tejto dane.**

**Tabuľka 1: Správne priradené sadzby dane pomocou charakteristik z databáz**

Celkový počet vozidiel	603 503	
<b>Počet vozidiel so správne priradenou sadzbou</b>	<b>590 879</b>	<b>98%</b>
z toho: Vozidlá so základnou sadzbou	507 717	85%
z toho: Ekologické vozidlá	44 410	7%
z toho: Jazdné súpravy s nižšou sadzbou dane	20 422	3%
z toho: Ekologické jazdné súpravy s nižšou sadzbou dane	18 330	3%
<b>Počet vozidiel s nesprávne priradenou sadzbou</b>	<b>12 624</b>	<b>2%</b>
z toho: Chyba v desatinnom čísle (zlé zaokrúhlenie) <sup>10</sup>	831	0%
z toho: Neidentifikované vozidlá	11 793	2%

Zdroj: Daňové priznania z roku 2013, FS SR

Technickým preukazom proti optimalizácii..

Neidentifikované vozidlá predstavujú chyby pri vyplňaní daňového priznania daňovníkom. Vo viacerých prípadoch bola identifikovaná **uplatnená výraznejšia zľava, než mal daňovník nárok**. V ostatných prípadoch sa jedná o zväčša o výraznú **administratívnu chybu** spojenú s uplatnením sadzby iného kraja alebo sadzby pre vozidlo inej kategórie prípadne uplatnenie si ekologickej zľavy, na ktorú daňovník nemá nárok, keďže podanie DP nie je podmienené doložením dodatočnej potvrdzujúcej informácie<sup>11</sup>. Preto pre zvýšenie efektívnosti administrácie dane bude **nevyhnutné zaviesť povinnosť predloženia technického preukazu (TP) pri podávaní DP**. Na zváženie je aj **elektronické podávanie DP s automatickým priradovaním sadzieb dane** so skenovaním údajov o TP.

**Tabuľka 2: Zistené problémy u neidentifikovaných vozidiel**

Neidentifikované vozidlá spolu	11 793	
Uplatnili si ekologickej zľavy aj keď na ňu nemali nárok (test databázy PZ)	2 488	21%
Posunuli vozidlo do nižšej kategórie sadzby dane aj keď nemali nárok na posunutie (kategória vozidla, kde nie je nárok na posunutie)	1 589	13%
Uplatnenie ekologickej zľavy EEV aj v krajoch, kde nie je zľava umožnená	2 468	21%
Identifikovaný rozdiel medzi emisnou triedou v PZ a DP, ktorý má vplyv na výšku ekologickej zľavy	972	8%
Ostatné nezistené príčiny	4 276	35%

Zdroj: Daňové priznania z roku 2013, FS SR

Údaje z DP sme konfrontovali aj s údajmi v databáze PZ, ktoré nám slúžili ako porovnávací báza. **Údaje z PZ sú hodnovernejšie, keďže sa zakladajú na údajoch z technického preukazu**, ktorý policajný zbor vystavuje po kontrole vozidla. Ich nevýhodou však je, že pri zmene majiteľa motorového vozidla nedochádza súbežne k aktualizácii údajov o držiteľovi vozidla (právnická osoba, fyzická osoba - obyvateľ, fyzická osoba - podnikateľ) a kategórii vozidla, ktorá je pridelená pri jeho prvej registrácii a zostáva nemenná. Typickým príkladom je osobné vozidlo pôvodne používané na podnikateľské účely (kategória N1), prevedené na fyzickú osobu (patrí do M1), ktoré je aj naďalej evidované v kategórii N1. K uvedenej situácii môže dochádzať aj opačne. **Údaje z DP**

<sup>8</sup> Databáza PZ SR obsahuje údaje o všetkých vozidlách registrovaných na území SR, teda aj údaje o vozidlách patriacich občanom – nepodnikateľom a cudzincom, rovnako ako aj údaje o rôznych kategóriách vozidiel, ktoré nepodliehajú dani z motorových vozidiel (traktory, prípojné vozidlá za traktory, pracovné stroje, snežné skútre a motocykle) a údaje o emisných normách daných vozidiel. Údaje z DP v sebe zahŕňajú informácie len o vozidlách podliehajúcich dani z motorových vozidiel registrovaných na právnické osoby a fyzických občanov – podnikateľov, ktorí podali daňové priznanie

<sup>9</sup> 11 793 vozidiel nebolo identifikovaných

<sup>10</sup> Ak je rozdiel medzi pridelenou sadzbou a oficiálnou sadzbou v intervale od -1 euro do 1 euro

<sup>11</sup> Až pri samotnej daňovej kontrole sa vyžaduje technický preukaz vozidla

**vykazujú menšiu spoľahlivosť** vzhľadom nato, že sú spojené s **priznávaním dane samotným daňovníkom (tzv. samozdanením)**, čo môže viesť k uvádzaniu zavádzajúcich informácií.

Daňovníci deklarovali svoje vozidlá rozdielne

Medzi databázami existujú výrazné rozdiely. Porovnaním údajov (t.j. počtu vozidiel registrovaných na podnikanie v databáze PZ a počtu vozidiel z DP) bol identifikovaný **rozdiel 3 871 áut**. Výraznejší nesúlad medzi oboma zdrojmi údajov bol však v počte vozidiel evidovaných v jednotlivých kategóriách. **Daňovníci v oveľa väčšom množstve deklarovali svoje vozidlá ako osobné a naopak v oveľa menšom množstve ako nákladné, či prívesy a návesy než evidujú oficiálne záznamy PZ SR**. Prepojením údajov z databáz sa zlepšila kvalita údajov v daňových priznaniach. Zo 123 606 (20%) chybných a neúplných údajov sa podarilo získať dodatočnú určujúcu informáciu u 86% pôvodne chybných resp. nelogických údajov.

**Tabuľka 3: Počet áut v oboch databázach (2013)**

	PZ		DP		Rozdiel
Celkový počet vozidiel	2 750 095		622 361		
Nesprávne zadané, špeciálne a duplikované EČV	70 371		18 721		
<b>Vozidlá na podnikanie, ktoré podliehajú dani</b>	<b>607 511</b>		<b>603 640</b>		<b>-3 871</b>
z toho:					
Osobné autá (M1)	317 469	53%	359 448	60%	41 979
Autobusy (M4) <sup>12</sup>	8 357	1%	7 489	1%	-868
Nákladne auta (N1, N2, N3)	212 673	35%	197 936	33%	-14 737
Prívesy/návesy (O5,O6) <sup>13</sup>	69 012	11%	38 152	6%	-30 860
Nezaradené <sup>14</sup>			727	0%	

Poznámka: \*Vozidlá kategórie N1 sú v oboch prípadoch započítavané ako nákladné vozidlá

Zdroj: Databáza PZ SR (2013) a daňové priznania FS SR (2013)

### **BOX 1. Vozidlá, za ktoré nebolo podané daňové priznanie, patria prevažne podnikateľom**

Údaje z databázy PZ a DP sa prelínajú na 88 %. Spoločným a jedinečným znakom v oboch databázach je evidenčné číslo vozidla. Obe databázy sa vyznačujú nesprávne zadanými, prípadne špeciálnymi EČV. V niekoľkých prípadoch je rovnaké EČV uvedené pri viacerých vozidlách<sup>15</sup>. Pre účely analýzy boli obe databázy očistené o tieto údaje. Porovnaním údajov podľa EČV sme odhalili **70 000 (12%) vozidiel, ktoré nie sú zaevidované v databáze PZ, naopak 185 492 (31%) vozidiel v databáze PZ zaevidovaných na podnikanie sa nenašli v DP v roku 2013**.

**Vozidlá neuvedené v DP, ale registrované v databáze PZ (185 492) nemusia nevyhnutne predstavovať únik na dani z motorových vozidiel**. Uvedené vozidlá mohli zmeniť majiteľa alebo zmeniť predmet podnikania, vozidlo mohlo byť v priebehu roka odhlásené z evidencie alebo zmeniť EČV, čo sa nemuselo premietnuť v databáze PZ<sup>16</sup>. Pre abstrahovanie od týchto zmien sme vozidlá v databáze PZ SR spojili s aktuálnym registrom organizácií (2013).

Spojením vozidiel registrovaných na podnikanie, ale neuvedených v DP v roku 2013 a registra organizácií z roku 2013 (spoločným identifikátorom je identifikačné číslo organizácie(IČO)) **sa podarilo identifikovať 25 585 organizácií, ktoré vlastní 56 476 vozidiel neuvedených v DP, čo zodpovedá 9,4% podielu z údajov za podané DP**.

<sup>12</sup> Zodpovedá klasifikácií vozidiel M2 a M3 podľa prílohy 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>13</sup> Zodpovedá klasifikácií vozidiel O1, O2, O3 a O4 podľa prílohy 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>14</sup> Nebola identifikovaná kategória vozidla a nebolo ju možné ani dodatočne určiť na základe ďalších charakteristík

<sup>15</sup> Tieto EČV predstavujú 3 % zo všetkých EČV v DP 2013 a 2,5% v databáze PZ

<sup>16</sup> Navyše vozidlá, ktoré evidujeme v databáze PZ a zároveň sú registrované na územný celok, diplomatické misie, záchranné služby, požiarnej ochrany a vozidlá používané v poľnohospodárstve môžu byť oslobodené od dane podľa §86 zákona č. 582/2004 Z. z.

**Tabuľka 4: Počet organizácií a vozidiel podľa druhu vlastníka**

Druh vlastníka podľa registra organizácií	Počet organizácií	Počet vozidiel	
<b>Spolu</b>	<b>25 858</b>	<b>56 476</b>	
Družstevné	403	1 520	3%
Medzinárodné s prevažujúcim súkromným sektorom	377	1 143	2%
Medzinárodné s prevažujúcim verejným sektorom	2	62	0%
Vlastníctvo združení, politických strán	726	1 814	3%
Vlastníctvo územnej samosprávy	2 525	8 813	16%
Zahraničné	1 00	3 626	6%
Štátne	437	4 961	9%
Súkromné tuzemské	20 115	34 537	61%

Zdroj: Databáza PZ SR (2013) a Register organizácií (2013)

Vozidlá patriace organizáciám, ktoré môžu byť oslobodené od dane podľa §86 zákona č. 582/2004 Z. z. nemusia podávať daňové priznanie. Zvyšné organizácie majú podľa zákona povinnosť podať si daňové priznanie ak vozidlo používajú na podnikateľské účely. U súkromných spoločností až 46 % vozidiel tvoria osobné autá, 17 % vozidlá do 3,5 tony a 13 % tvoria prívesy a návesy. Podľa právnej formy je na **podnikateľov - živnostníkov registrovaných 34 % vozidiel, ktoré nie sú v DP v roku 2013**. Celkovo však z údajov vychádza, že **až 38 163 (68%) zdaniteľných vozidiel nebolo uvedených v daňových priznaniach**.

**Tabuľka 5: Počet registrovaných vozidiel podľa právnej formy**

	Druh vlastníctva				Spolu	
	Súkromné	Zahraničné	Štátne a VÚC	Iné		
Podnikateľ -SZČO	19 375	9	0	0	<b>19 384</b>	<b>34%</b>
Organizácia (s.r.o., a.s. a iné)	15 112	3 040	425	1 383	<b>19 960</b>	<b>35%</b>
Iné združenia (družstvo, združenie, verejná organizácia a iné)	50	577	13 349	3 156	<b>17 132</b>	<b>31%</b>

Zdroj: Databáza PZ SR (2013) a Register organizácií (2013)

Registrované vozidlá môžu podliehať zmenám uvedeným vyššie, preto je potrebné ich dodatočne individuálne preveriť (FS SR).

Po zohľadnení všetkých zmien sa očakáva neutrálny vplyv zmeny dane

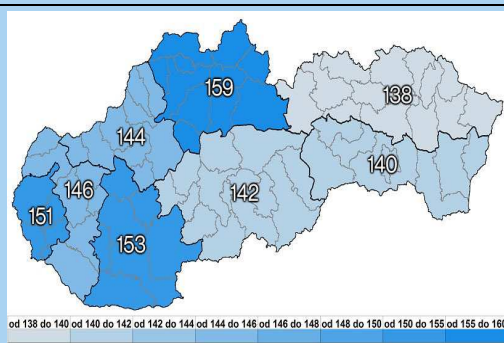
Viacere spomínané nezrovnalosti spôsobili rozdiel medzi pôvodným a aktualizovaným odhadom vplyvu zmeny dane z motorových vozidiel. **Výrazný rozdiel v štruktúre vozového parku medzi databázou PZ a DP znemožnili získať fundovaný odhad pomocou databázy PZ** ako hodnovernejšieho zdroja údajov (ako už bolo spomenuté vyššie). Samotné použitie DP bez dodatočnej úpravy prostredníctvom údajov PZ podhodnocovalo vplyv novej legislatívnej zmeny, nakoľko množstvo chybných a neúplných údajov vylúčilo 20 % všetkých vozidiel. Spojením oboch databáz sa podarilo získať jedinečný súbor dát, ktorý odzrkadľoval pomerne presnú štruktúru motorových vozidiel, za ktoré bolo podané daňové priznanie v roku 2013. **Aktualizovaný odhad vplyvu zmeny dane z motorových vozidiel má neutrálny vplyv na výnos dane**. Zaradenie motocyklov pod vozidlá podliehajúce dani zvýši výnos dane o 0,8 mil. euro<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Pôvodne predložená novela zákona počítala s negatívnym vplyvom na úrovni 20 mil. eur <http://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/cpt&ZakZborID=13&CisObdobia=6&ID=1122>

## BOX 2. Vplyv zjednotenie sadzieb dane a zmeny ekologickej zľavy

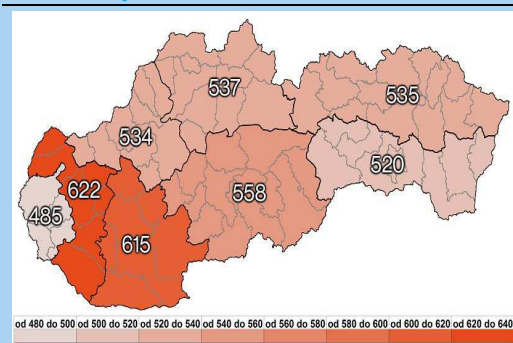
Od 1.1.2015 sa výrazne mení daň z motorových vozidiel. Najvýznamnejšou úpravou je prechod jej správy na štát zo samosprávnych krajov rovnako ako aj samotná filozofia zdaňovania motorových vozidiel. **Zmena dane z motorových vozidiel zjednotí sadzby dane na úrovni** súčasne platných sadzieb daní **v Banskobystrickom kraji**, ktorý vo väčšine uplatňoval najnižšie sadzby v rámci celej SR (graf 1 a graf 2). V novom systéme sa **ekologická zľava viaže na vek vozidla**, podľa ktorého je odstupňovaná namiesto doteraz používanej emisnej normy. Nad rámec súčasnosti bude ekologický aspekt zvýraznený – **zvýhodnené budú hybridné vozidlá, vozidlá s pohonom CNG a LPG<sup>18</sup> a vozidlá na vodíkový pohon**. Od januára 2015 aj **motocykle** registrované na podnikateľské účely **budú podliehať dani z motorových vozidiel**.

**Graf 1: Priemerné sadzby dane z motorových vozidiel pre osobné autá platné do roku 2014 (v Eur) vzhľadom na štruktúru vozového parku**



*Poznámka: Výsledné sadzby sú váženým priemerom sadzieb v kraji, ktoré zohľadňujú štruktúru vozového parku v danom kraji*  
Zdroj: IFP

**Graf 2: Priemerné sadzby dane z motorových vozidiel pre nákladné autá a prívesy platné do roku 2014 (v Eur) vzhľadom na štruktúru vozového parku**



*Poznámka: Výsledné sadzby sú váženým priemerom sadzieb v kraji, ktoré zohľadňujú štruktúru vozového parku v danom kraji avšak nezohľadňujú ekologické a iné zľavy*  
Zdroj: IFP

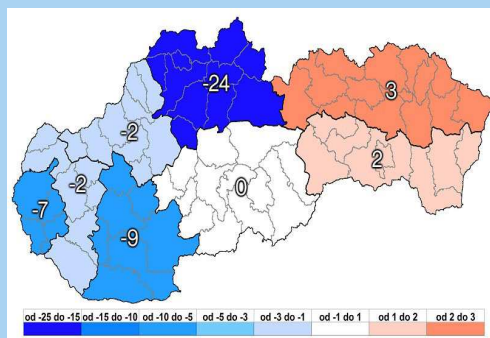
Zjednotenie sadzieb prinesie zmenu základných sadzieb<sup>19</sup> v jednotlivých krajoch. U najčastejšie používaných **osobných motorových vozidlách** (s objemom od 1500 cm do 2000 cm, ktorých podiel predstavuje 52% všetkých osobných vozidiel) **sa zmena výrazne dotkne Žilinského kraja**, ktorý uplatňoval najvyššie sadzby pre túto kategóriu vozidiel (graf 3). **Pre nákladné automobily a prívesy sa najviac zníži základná sadzba dane v Bratislavskom a Trnavskom kraji** (graf 4).

<sup>18</sup> Stlačený zemný plyn (CNG) a skvapalnený ropný plyn (LPG).

<sup>19</sup> Rozdiel zaokrúhlených nových a pôvodných sadzieb platných pre daný kraj

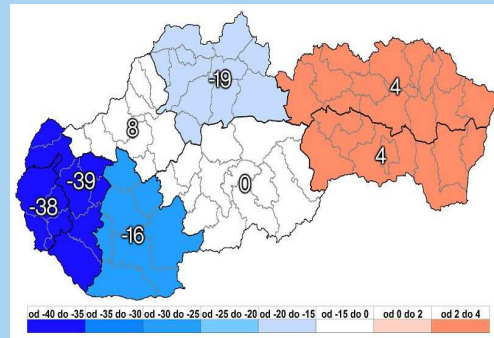


**Graf 3: Vplyv zosúladenia sadzby dane pre najpoužívanejšie osobné vozidlo podľa krajov (v Eur).**



Zdroj: IFP

**Graf 4: Vplyv zosúladenia sadzieb dane pre nákladné autá a prívesy (v Eur)**

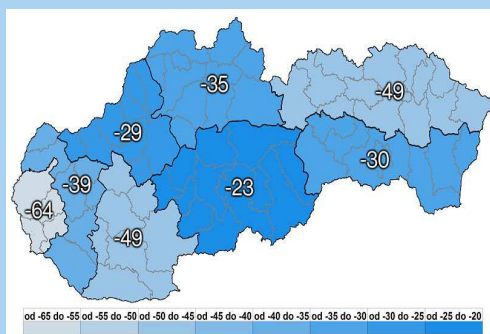


\* Ovplynené štruktúrou vozového parku  
Zdroj: IFP

Zdroj: IFP

Nové nastavenie zliav kladie dôraz na vek vozidla a počet kompletných jazdných súprav. Pod základnú sadzbu budú patriť len vozidlá vo veku od 9 do 12 rokov. **Novšie vozidlá si budú môcť uplatniť zľavu 25%, 20% a 15% zo základnej sadzby dane (vozidlá mladšie ako 3, 6 a 9 rokov), naopak pre vozidlá staršie ako 12, resp. 13 rokov sa sadzba dane zvýši o 10%, resp. 20%.** Porovnaním sadzieb pred zmenou a po zmene najčastejšie využívaného vozidla od 2 do 4 ton s 1 až 2 nápravami, majitelia vozidiel mladších ako 3 roky zaplatia výrazne menej ako majitelia vozidiel starších ako 13 rokov (graf 5 a graf 6).

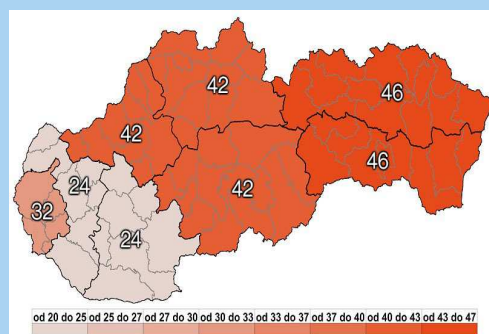
**Graf 5: Rozdiel sadzieb dane pre vozidlá mladšie ako 3 roky, (v Eur)**



Poznámka: Vozidlá mladšie ako 3 roky majú nárok na najvyššiu emisnú zľavu platnú pre daný kraj. Po legislatívnej zmene majú nárok na zľavu 25% zo základnej sadzby.

Zdroj: IFP

**Graf 6: Rozdiel sadzieb dane pre vozidlá staršie ako 13 rokov (v Eur)**



Poznámka: Vozidlá staršie ako 13 rokov nemajú nárok na emisnú zľavu (vysvetlíme prečo, lebo nespĺňali emisné normy) platnú pre daný kraj. Po legislatívnej zmene sa im základná sadzba zvýši o 20%.

Zdroj: IFP

**Táto významná štruktúrna zmena dane z motorových vozidiel sa nedotkne jej výnosu.**

Materiál prezentuje názory autora a Inštitútu finančnej politiky, ktoré nemusia nevyhnutne odzrkadľovať oficiálne názory Ministerstva financií SR. Cieľom publikovania komentárov Inštitútu finančnej politiky (IFP) je podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne ekonomické témy. Citácie textu by sa preto mali odkazovať na IFP (a nie MF SR), ako autora týchto názorov.

Materiál vznikol za pomoci FS SR a PZ SR, ktoré nám poskytli nevyhnutné údaje pre účely tejto analýzy.

